Jaro 17-a novembro-decembro 1965 N-ro 6



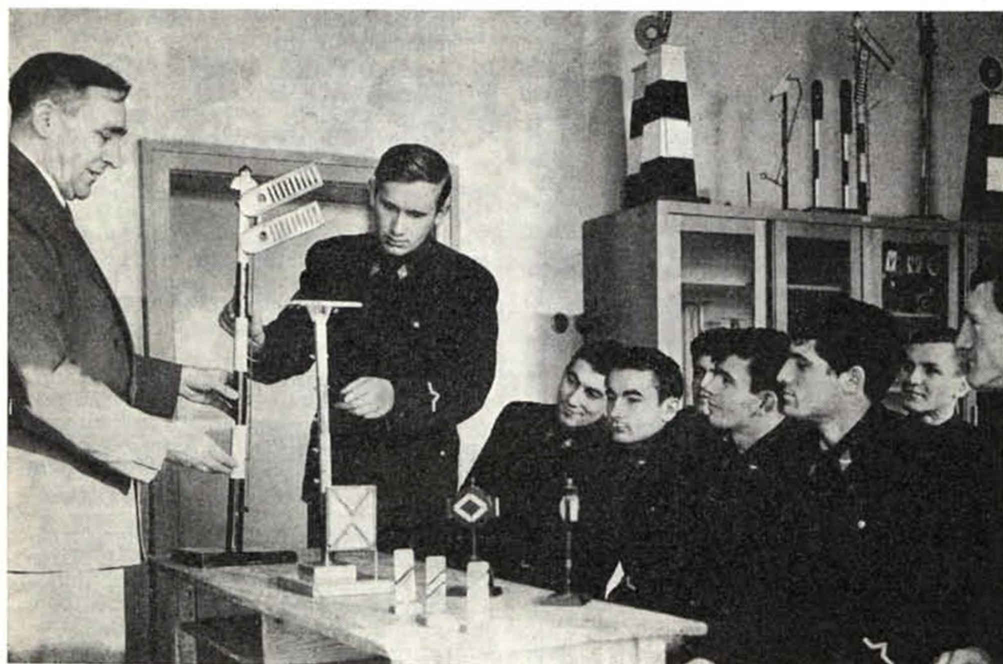
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Dum la instruhoro pri signaliloj en la Fervoja Lerneja Centro en Beograd



18-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

de la 14-a ĝis 20-a de majo 1966-a

Adreso de L.K.K.:
W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, Amsterdam (C.).
Banko: Algem. Bank Nederland, Damrak 33, Amsterdam.
Konto: 9144889 (je la nomo: „Esperanto Kongreso").
Poŝtĉekkonto: 359290
(je la nomo: W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, A'dam).
Kongresejo: N.V.-Huis, Oudegracht 245, Utrecht.

Kongreskotizo:

Ĝis 1.1.1966 ned. gld. 20,—
Ĝis 1.4.1966 ned. gld. 25,—
Post 1.4.1966 ned. gld. 35,—

Por la pensiuloj, edzinoj kaj junuloj malpli ol 19 jaraj la sumoj estas sinsekve ned. gld. 12,50; ned. gld. 15,—; ned. gld. 20,—.
Simpatianto (kiu ne vizitas la kongreson) pagas ned. gld. 5,— (tuj post la kongreso li ricevos la kongresinsignon kaj aliajn kongresaĵojn).

Limdato: 1.5.1966.

La aliĝiloj estas forsenditaj; aliĝu baldaŭ!
Landaj perantoj kiuj ricevas kongreskotizojn de aliĝintoj, estas petataj informi la L.K.K.-sekretarion tuj kaj trasendi la monon kiel eble plej baldaŭ al L.K.K. ĉar *neniu aliĝilo validas sen pago!*

Loĝado:

L.K.K. sukcesis akiri la disponon pri kelkaj salonoj por amasloĝejo. La prezo en tiu amasloĝejo estas *(inkluzive la matenmanĝon)* po lito, po nokto: ned. gld. 5.25. La nombro de la litoj estas limigita!

Ekskursplano

En ĉi tiu gazeto vi povas legi artikoleton pri la gigantaj „Deltalaboroj" en Nederlando. Dum nia tuttaga ekskurso ni ŝipveturos per la luksa ŝipo „Erasmus" al la plej grava objekto de tiuj laboroj kaj ni havos la okazon viziti la artefaritan insulon en la marbrako „Haringvliet". La ŝipo estas tiel granda ke 400 personoj povas tagmanĝi samtempe en la salonoj; krome ĝi havas subĉielajn ferdekojn por promeni, sidi en la suno (ni esperas) kaj elrigardi. Sur la tuta ŝipo estas laŭtparoliloj per kiuj ni prizorgos scipovajn klarigojn pri ĉio, kion ni vidas dumvoje.

La alventempo en *Rotterdam* post nia eskurso estas tiel, ke partoprenintoj kiuj deziras vojaĝi hejmen per nokttrajno povu atingi frutempe la centran stacidomon en Rotterdam.
Se necese L.K.K. prizorgos specialan transporton al la stacidomo. Ekzistas bonaj noktaj trajnoj al:

1. la suda parto de Germanio — Aŭstrio per „Aŭstria Ekspreso" kiu forveturas de Rotterdam C.S. je 19.41 h.;
2. Svislando — Italio per „Aŭstria Ekspreso" ĝis Kolonjo kaj tie trajnŝanĝi en „Holland-Italia Ekspreso" aŭ per enlanda trajno (je 19.39 h.) al Utrecht kaj tie trajnŝanĝi;
3. Norda Germanio — Skandinavio per „Nord-West Ekspreso" kiu forveturas je 19.56 h. de Rotterdam *Norda Stacio* (atingebla per trajno de Rotterdam C.S., je 19.39 h.).

Glumarkoj

Vi povas mendi glumarkojn ĉe la sekretario de L.K.K. Ili kostas po ned. gld. 0,50 aŭ du internaciaj respondkuponoj por bloko kiu enhavas 25 ekzemplerojn.

Programo:

Kelkaj ŝanĝoj en la provizora programo: mardon 17.5.: forstreku la ekskurson por virinoj (krom la komitatanoj la kongresanoj estas liberaj ĝis la „Arta vespero"); merkredon 18.5.: 14.00-16.00 anstataŭ la filmprezentado ni planos ekskurson por la virinoj.
Ne timu ke vi enuos dum la libera tempo je mardo: por tiuj kiuj ne deziras pasigi la tempon en Utrecht, ni donos kelkajn ideojn por malgrandaj aŭ iome pli grandaj ekskurseblecoj en la kongreslibro kaj en Utrecht mem ni organizos rondpromenadon sub gvidado de esperantisto kiu bonege konas la urbon kaj ĝian historion.

Komunikoj de la Ĉefestraro

1. **Bulgarujo:** Ni legis en Bulgara Esperantisto n-ro 9/1965, paĝo 17 pri kunveno de Fervojista Sekcio ĉe B.E.A. en Pernik: „La ĉeestantoj estis ĝojaj aŭdi la novaĵon, ke en 1967 jaro la IFEF-kongreso okazos en Sofio. La novaĵo kaŭzis tondrajn aplaŭdojn." Kun bedaŭro ni sciigas, ke ĉi tiu raporto estas erara, ĉar en 1967 la IFEF-kongreso okazos en Fulda, Germanujo.
2. **Ĉeĥoslovakujo:** Kol. Král sciigas, ke al la Fervojista E-Sekcio aliĝis jam 483 membroj, progresintoj kaj komencantoj. Ne nur kol. Král, sed ankaŭ aliaj fervojistaj esperantistoj en diversaj urboj faras varbadon kaj tiamaniere ili sukcesas. Ni baldaŭ aperigos pli longan raporton.
3. **Pollando:** Kun bedaŭro ni sciigas niajn polajn gekolegojn, ke ĉar ni dum jaroj ricevas neniajn reagojn je niaj leteroj kaj aliaj sendaĵoj, ni bedaŭrinde ne plu povos sendi LIF. **Nur en tiu kazo ni ŝanĝos ĉi tiun nian decidon, se ni antaŭ la 1-a de februaro 1966 ekzakte scios, kiel statas nia fervojista movado en Pollando.**
4. Sendu la kongresproponojn antaŭ la 31-a de decembro 1965 al la ĉefkomitatano J. Labordus, Kenaustraat 26, Utrecht.



La Estraro de IFEF
deziras al ĉiuj siaj membroj
kaj legantoj
tre agrablajn Kristnasktagojn
kaj prosperan Novan Jaron

Kelkaj pluraj informoj

En la stacidoma halo de Utrecht C.S. funkcias dum la tuta tago (7.30 h. ĝis 24.00 h.) monŝanĝejo.
Pri la urba trafiko: ni sukcesis akiri reduktitajn abonojn por la kongresanoj. En la kongresejo ni vendos abonojn kiuj validas en ĉiuj urbaj aŭtobusoj senlime dum la kongressemajno kaj kiuj kostas po ned. gld. 3,75. L.K.K.

Vizito en Francujo

Laŭ la invito de la FFEA-Junularo mi partoprenis la junularan jarkunvenon en Parizo la 2-an de oktobro 1965. S-ano Hubert Bernier raportis pri la farita laboro. La franca fervojista junularo aktive agadis en la pasinta jaro. En Hamar oni prezentis teatraĵojn, ok gejunuloj faris postkongresan vojaĝon en Norvegujo. La pariza junulara grupo nombras 50 membrojn. Post la raporto okazis la starigo de la venontjara laborprogramo, el kiu estas menciindaj la diversaj ekskursoj en- kaj eksterlandaj.
Grandan interesiĝon vekis inter la gejunuloj la venontjaraj eksterlandaj aranĝoj. Pluraj gejunuloj deziras partopreni la Fervojistan Skirestadon en Krimml (Aŭstrujo). Aliaj deziras veturi al Budapest por partopreni la Universalan Kongreson de Esperanto, eĉ antaŭ la Kongreso kelkaj volas viziti la sudhungarlandan urbon Pécs, kie okazos la 22-a Internacia Junulara Kongreso.
Post la interesaj kaj tre fruktodonaj pritraktadoj sekvis le elekto de la nova estraro. La prezidantino estas: S-ino Josette Bernier, sekretariino: Josette Vonay. La kandidato por la elekto de junulara kromkomitatano estas S-ro Johano Mevel.
En la nomo de la IFEF-Junularo kaj de la hungara fervojista esperantista junularo mi salutis la ĉeestantojn. Vere, la parizaj junaj gekolegoj bonege laboras. La kontaktoj inter la diverslanda junularo kreskas konstante. Mi invitis la parizanojn al Hungarujo, por ĉeesti la supre menciitajn kongresojn. En Budapeŝto okazos aparta fervojista fakkunveno, en la kadro de la U.K.
La 3-an de oktobro ni ekskursis al la bela urbo Rouen, kie S-ro H. Roussier, redaktoro de la FERVOJISTO (organo de FFEA) akceptis kaj gvidis nin. Por mi estis bona okazo vidi la stacidomon kaj la instalaĵojn ĉi tie.
Post Parizo kaj Rouen mi alvenis Stuttgarton (Germanujo), kie atendis min S-ro Egon Kiefer. Ankaŭ ĉi tie mi renkontis la amikecon kaj fratecon, kiu karakterizas nian kolegaron. Mallonga pritraktado pri la junularaj aferoj, rapida vagado en la urbo vespere, kaj jam forpasis la tempo. Sed mi konstatas, ke ankaŭ la germanaj gekolegoj povos baldaŭ fondi sian junularan grupon.
En Linz (Aŭstrujo) mi partoprenis la kunvenon de la loka E-grupo. Mi renkontis plurajn gekolegojn, kiujn mi jam

(daŭrigo sur p. 9)

La Delto-laboroj en Nederlando

Kiel mi jam diris per mia enkonduka artikoleto pri Nederlando, la preparoj por la Delto-laboroj estas akcelitaj precipe post la katastrofo je la 1-a de februaro 1953.
La 21-an de februaro instaliĝis Deltokomisiono kaj en malpli ol unu jaro plano estis ellaborita. Tiu ĉi Delto-plano decidis pri la fermado de kvar larĝaj kaj profundaj marbrakoj, nome „Haringvliet", „Brouwershavense Gat", „Oosterschelde' kaj „Veerse Gat" (vd. la nr. 1, 2, 3 kaj 4).
Kompreneble Nieuwe Waterweg kaj Westerschelde restu malfermaj, ĉar ili ligas Rotterdam kaj Antwerpen al la maro. Krom ĉi tiuj pezaj mar-digoj estas bezonataj kelke da duapoziciaj digoj (vd. la nr. 7, 8 kaj 9). La tuta Delta-plano estas realigenda en 25 jaroj kaj la kostoj estas f 2,5 miliardoj.
La plej grava celo estas — mi jam diris tion — la akirado de plia sekureco por malalta Nederlando, kiu grandaparte kuŝas sub la mara nivelo, sed kroma celo estas haltigo de la malrapide progresanta salumo de la grundo. Tuj kiam la marbrakoj estos riglitaj ja estiĝos kolosa baseno kun dolĉa akvo, ĉar la salhava mara akvo estos rebatita kaj eventuala dolĉakva pluso estos forkondukebla al la maro. Kiel tio okazos mi esperas povi klarigi al vi poste.
Ankaŭ en la neriglita Nieuwe Waterweg la salumo estos preventita; post la formo de la ceteraj marbrakoj ja la akvo de la riveroj estos devigita flui tra tiun ĉi akvovojon kaj tiel formos naturan barilon antaŭ la enpenetronta marakvo. Nun ni rigardu kiom, en la fino de 1965, la laboro estas progresinta. En la rivero „Hollandse IJsel" (vd. 10) finkonstruiĝis „saltalflua barilo", grandega ŝtala akvobarilo kiu kutime estas suprenlevita inter du lev-turoj kaj lasas liberan vojon al ŝipoj, sed kiu ĉe minace alta akvonivelo estas fermebla. La digo en Volkerak (vd. 9) parte estas preta kaj krome

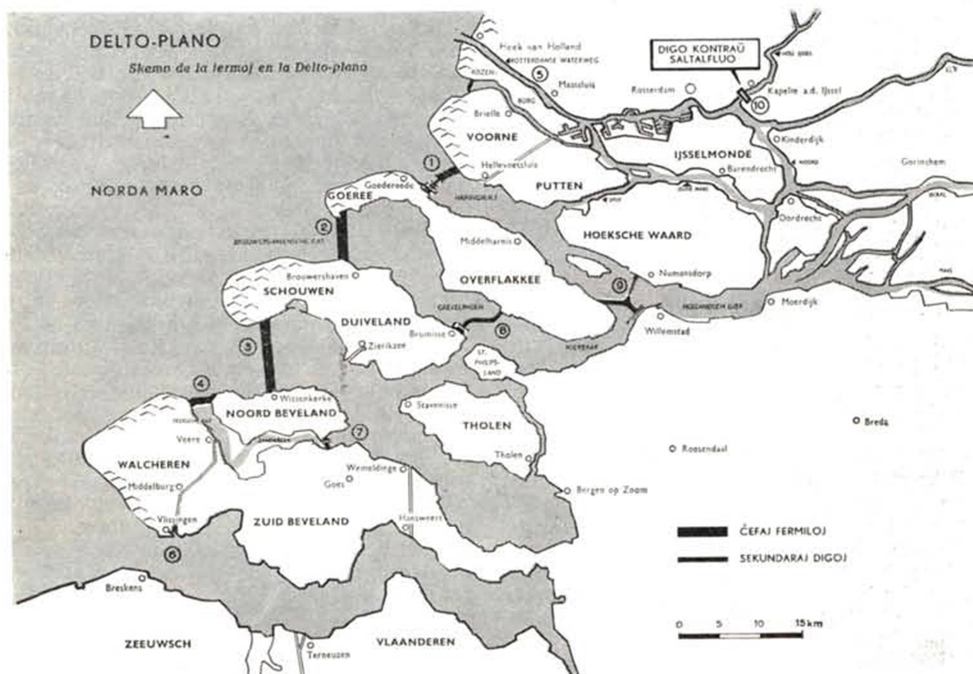


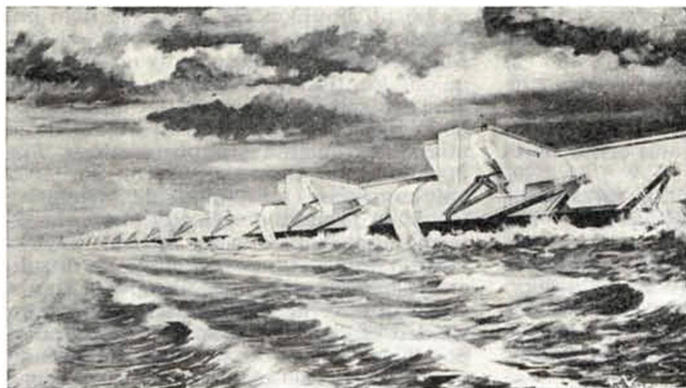
per granda trafikponto ĝi estas ligita al la insulo „Hoekse Waard". La fermdigo en la marbrako „Grevelingen" (no. 8) pretiĝis jam en 1963. Ĉe la konstruo de tiu ĉi digo aplikiĝis tre speciala labormaniero; per pendfervojo la bezonata kvanto da ŝtono estas transportita al la loko de konstruado!

Ankaŭ la ŝoseo sur ĉi tiu digo estas preta, tiel ke la insuloj „Duiveland" kaj „Goeree-Overflakkee" nun senpere estas atingebla laŭ la ŝoseo (antaŭe nur per helpo de pramŝipa servo). Krome la digoj inter „Noord-Beveland" kaj „Zuid-Beveland" same kiel tiuj inter „Noord-Beveland" kaj „Walcheren" estas pretigitaj, pro kio ankaŭ la insulo „Noord-Beveland" estas malizolita.

Ambaŭ estas jam du potencaj projektoj kiuj estas pretigitaj. Multe pli ampleksa laboro tamen efektiviĝadas en „Haringvliet" (vd. ĉe 1) kaj indas rakonti iom pli detale pri ĝi, ankaŭ pro tio ke ni rigardos tiun laboron de proksime dum nia tuttaga ekskurso je la lasta tago de la kongreso.

Kvankam la larĝo de la riglenda marbrako estas grave malplia ol tiu de „Brouwershavense Gat" (no. 2) kaj de „Oosterschelde" (no. 3) la konstruo estas multe pli implika, ĉar en tiu ĉi digo oni konstruas elfluan kluzaron por povi forfluigi riverakvan pluson kaj en la vintro ankaŭ kunflosantan glacion al la maro, dum tiu sama kluzaro ĉe la mara flanko povu rezisti al la plej fortaj atakoj de la maro alte levanta sin pro ventego. Por povi konstrui tiun ĉi kluzaron en 1957 oni komencis la kreadon de artefarita insulo en la mezo de „Haringviet": ringoforma digo estas farita ŝpruce kaj la interno estas pumpe sekigita. La insulo akiris laborhavenon por akcepti la ŝipojn alportantajn la materialojn, provizora elektro-centrejo estas konstruita, barakoj por la laborularo k.t.p. En ĉi tiu granda puto (proks. 1400-oble 800 metra) komenciĝis la konstruado. La kluzo konsistas el 17 trafluaperturoj po 56,5 metroj larĝaj, fermitaj per 34 metalaj kulisoj (17 ĉe la rivera- kaj 17 ĉe la mara flankoj). Por la manipulado de la kulisoj estos konstruitaj 68 maŝinejoj; po 4 en la 16 enakvaj pilieroj kaj po du en ambaŭ digofinoj. La manipulado okazos de el centra manipulejo. Ĉe grandakvanta elfluado de la riveroj estos eble fluigi en la maron po 20- ĝis 21-milionojn da litroj da akvo en sekundo. Tiu neceso tamen sin montros nur malofte; en perio-





La kluzoj ĉe Haringvliet

doj de sekeco la kulisoj dum monatoj estos preskaŭ aŭ tute fermitaj.
Kiel jam dirite oni kalkulas ankaŭ pri ebla forkondukado de glacio. La pilieroj estas po 5,5 metroj larĝaj kaj estas de tia formo, ke glacitavoloj plejeble disrompiĝos; krome sur la pilieroj estos fiksitaj ŝtalaj krestoj. Pro la granda libera alto (ĝis 6 m. super la marnivelo) estos eĉ eble, ke glacirompŝipoj laboru en la kluzaj aperturoj. Rimarkindaĵo estas, ke en 6 pilieroj oni faris fermeblan kanalon por ebligi la migradon de fiŝoj ankaŭ kiam la kluzoj estos fermitaj. Eĉ de el observĉambroj oni povos studi tiun migradon de la fiŝoj!
Tiu ĉi grandega laboro estas tiom progresinta, ke la beton-konstruoj estas pretaj kaj nun oni muntadas la 34 ŝtalajn kulisojn. Tiucele granda pilon-gruo veturas super la tuta loko de konstruado; ĝi antaŭe estas uzita por la konstruo de la beton-korpoj kaj post tio estas adaptita al la nova tasko.
Kiam en la fino de 1966 aŭ en la komenco de '67 ĉio estos preta, ĉiuj provizoraj konstruoj sur la insulo estos forigitaj kaj la ringo-digo estos fordragita, post kio la akvo povos rekonkeri tion kio estas nun vigloplena konstruinsulo. Kiel daŭrigo estos konstruataj la digoj al nordo kaj sudo. En la sud-direkta digo estas projektita malgranda kluzo nur por fiŝkaptaj boatoj.
La aerfoto prezentas bildon de la artefarita insulo kaj sur ĝi la kluzaro konstruata. Dekstraflanke (riverflanke) vi vidas la laborhavenon en kiun veturos ankaŭ nia ŝipo por doni al vi la okazon mem viziti la insulon. Plue vi vidas, ke estas konstruita t.n. Bejliponto (Baily-) kiel interligilo al la pli sude situanta insulo Goeree. Ĉi tie do poste kuŝos peza digo kun ŝipkluzo.
Ankaŭ sur la elflukluzaro estontece kuros larĝa ŝoseo por interligo de la (iamaj) insuloj. Per la ilustraĵo ĉe tiu ĉi artikolo vi povas vidi kiel poste de la mara flanko aspektos la elflukluzaro.
La laboroj en Haringvliet estu finfaritaj en 1968. Por la fermado de Brouwershavense Gat kaj Oosterschelde oni ĵus komencis la preparojn. Ambaŭ fariĝos pezaj digoj sen kluzoj aŭ aliaj provizoj.
Sur la karto vi klare povas vidi, ke la digoj konsistigas ankaŭ gravan plibonigon por la trafika interligo kun tiu ĉi insula regiono. Ekzistas, precipe ĉe Rotterdam, jam multe da perpontaj interligoj, sed pro la vigla surakva trafiko tiuj senescepte devas situi alte kaj plejofte esti malfermeblaj. En Rotterdam jam estas tunelo sub la rivero kaj subtera fervojo estas konstruata. Sub pluraj grandaj pontoj ni veturos dum nia ekskurso, i.a. oriente de Rotterdam ni vidos grandan baskulponton finkonstruitan en la antaŭa jaro, ĉe Kinderdijk nemoveblan ŝose-ponton, ĉe Dordrecht ŝose- kaj fervoj-pontojn, ĉe Moerdijk ŝose- kaj fervoj-pontojn proks. 1,4 km longajn, ĉe Numansdorp ĵus inaŭguritan grandan ŝose-ponton al la insulo Overflakkee.
Nia ŝip-veturo donos al vi bonan eblon rigardi kion oni jam konstruis, super kio oni ankoraŭ laboradas kaj kiel majesta tiu ĉi vastega akvo-regiono ankoraŭ estas. Returne ni veturos ankaŭ tra Nieuwe Waterweg kaj ni havos okazon rigardi la havenojn de Rotterdam.
Por ĉi tiu ekskurso tra unu el la plej interesaj regionoj de Nederlando ni jam rezervis la belegan motorŝipon „Erasmo", kiu estas tiom granda ke en ĝiaj salonoj povas manĝi samtempe 400 homoj. Ni, do, nepre kalkulas pri via partopreno!

W. L. van Leeuwen

La transportado de nepakita konfekcio

Ĝis 1958 la transporto de konfekcio okazis nur en skatoloj. La malavantaĝo de ĉi tiu transportmaniero estas, ke la vestoj preskaŭ ĉiam ĉifiĝas kaj antaŭ la vendado devas esti gladitaj. Tio ĉi postulas tempon kaj laboron, do monon. Kelkaj grandaj konfekciaj entreprenoj mem prizorgis la transporton de siaj produktoj pendantaj. Tiu ĉi t.n. „propra transportado" estis tre multekosta kaj por la mezgrandaj kaj malgrandaj fabrikantoj tute nepagebla.
La konfekciistoj, unuigitaj en la Nederlanda Ekonomia Unuiĝo de la Konfekcia Industrio (N.E.V.E.C.) konkludis, ke ĉiutaga transporto de nepakita konfekcio nur estos realigebla en kunlaboro kun landa profesia transportisto. La rezultato de la interkonsiliĝo NEVEC/Van Gend & Loos (la plej granda transporta kaj ekspeda entrepreno en Nederlando kaj filinentrepreno de la Nederlanda Fervoja Kompanio) estis, ke en la fino de 1958 Van Gend & Loos komencis modestan transporton per 6 aŭtoj, provizore ekipitaj por la transporto de pendanta konfekcio, tra Nederando al 11 urboj. Kelkajn monatojn poste la reto jam nombris 38 lokojn. En 1965 la ĉefabrika kolektado okazis en 121 lokoj kaj la livero al vendistoj okazis en 200 lokoj per 80 speciale por la pendanta transporto ekipitaj aŭtoj kaj kromĉaroj.
Unu el la problemoj, kiuj estu solvitaj, antaŭ ol oni povis komenci la „pendantan transporton" estis la granda nombro da vestoj (ĉiu peco sur unu pendigarko). Ĉiutage centmiloj da pendigarkoj kun vestoj estas transportendaj de la konfekciistoj al la detalistoj kaj ĉe la disportado oni devas scii al kiuj ĉiuj vestoj aparte devas esti transdonataj. Dum la

Moderna transporto de vestoj



Trilanda renkontiĝo de „Bodensee"

Inaŭguro de Esperantoweg en Romanshorn

La 25-an kaj 26-an de septembro okazis en Romanshorn la tria Trilanda renkontiĝo, post la bone sukcesintaj renkontiĝoj en Bregenz kaj Lindaŭ en la antaŭaj jaroj.
Kiu legas la nomon *Romanshorn*, tiu tuj komprenas, ke estis nia amiko Otto Walder, kiu kun granda sindediĉo metis siajn ŝultrojn ankaŭ sub tiu ĉi tasko. 116 samideanoj el naŭ landoj — inter kiuj 70 svisoj — akceptis lian inviton pasigi du tagojn en amika rondo ĉe Bodensee.
Jam monatojn antaŭ la esperantista renkontiĝo en Romanshorn li persiste klopodis ĉe la Komunuma Estraro surprizi la partoprenantojn per la inaŭguro de Esperanto-strato, kiu samtempe fariĝus la unua Esperanto-strato en Svislando.
La komunuma estro s-ro A. Schatz favore akceptis la proponon kaj elektis por tio la vojon, kiu kondukas rekte al la hejmo de nia aktiva IFEF-estrarano, sendube kun la celo por akcenti per tio la meritojn de respektinda membro de la komunumo. Ĉetere la tuta familio faris ĉion eblan por ke la renkontiĝo bone sukcesu.
En la hejmo Waldmanstrasse 10 oni aranĝis ekspozicion de Esperanto-libroj kaj kun plena konsento de la dommastrino, la vizitantoj de la ekspozicio vagis tra la tuta domo, de la mansardo ĝis la kelo. En la kuirejo oni enspezis 700 frankojn por venditaj libroj.
Sabaton, la 25-an de septembro, posttagmeze okazis la inaŭguro de Esperantoweg". Honore al tiu ceremonio la ĉirkaŭaĵo estis feste ornamita per flagoj kaj standardoj. Kunlaboris la loka muziksocieto kaj montris interesiĝon ankaŭ la televido.

---

transporto ĉiuj vestaĵoj formantaj unu sendaĵon por unu kliento devas resti kune. Tiu ĉi malfacilaĵo estas solvata per metala kolektiva arko, sur kiu oni povas pendigi plurajn pendigarkojn kun vestoj. Kun la konfekciistoj oni interkonsentis, ke sur ĉiu kolektiva arko estu pendigitaj la vestoj por nur unu adresito. Do la nombro da apartaj unuoj grave reduktiĝis. Inter la fabrikistoj kaj Van Gend & Loos ekzistas facila metodo de interŝanĝo de kolektivaj arkoj. Por ĉiu plena kolektiva arko la ŝoforo redonas malplenan.
La reto de la pendanta transporto ampleksas la tutan landon. Ĉiuj linioj kuniĝas en la Kolektocentro en Utrecht.
La konfekcio hodiaŭ posttagmeze (tago A) kolektita ĉe la fabrikoj jam la saman vesperon aŭ nokton alvenas en Utrecht. Tie la sendaĵoj estas dismetitaj por la diversaj regionoj de la lando kaj laŭ la raŭto, kiun la ŝoforo veturas, pendigataj en la aŭtoj. Jam en la mateno de tago B ili alvenas ĉe la detalistoj. La transporto okazas do en malpli ol unu tagnokto.
Ne nur en Nederlando, sed ankaŭ al Belgio, Germanio kaj Svisio konstante veturas la Van Gend & Loos-aŭtoj kun pendanta konfekcio. La regionon kaj lokan disportadon en la koncerna lando prizorgas kolegaj transportistoj. Ankaŭ en ĉi tiu internacia transporto la Centro en Utrecht ludas gravan rolon. Sed la internaciaj distancoj estas tre grandaj kaj se oni ne povas reporti pendantan konfekcion, la ekspluatado estas sufiĉe multekosta afero. Pro tio Van Gend & Loos faris demunteblan instalaĵon, kiun oni povas munti en varvagono kaj tiel transporti la konfekcion pendantan per fervojo. La instalaĵo estas pakebla en 2 kestojn, kiujn oni povas resendi al Nederlando.
La Kolektocentro en Utrecht estas la koro de la pendanta transporto. Ĉiu peco da konkfekcio trapasas Utrecht. La nuna sistemo de manipulado en la Centro, kiu okazas per ruleblaj stango-stabloj iom post iom estos anstataŭigata de fiksita relo-sistemo.
Ĉar la manipulado en la Kolektocentro okazas nur en la vespero kaj nokto, malgranda nombro da kongresanoj povas viziti ĝin merkredon, la 18-an de majo 1966 de la 22,30 ĝis la 24 horo.
Estas interese vidi la centmilojn da vestoj en unu granda ejo.

La Ĝenerala Informservo
de Van Gend & Loos.
trad.: J. J. L.



La du IFEF-prezidantoj

La inaŭguran paroladon faris membro de la komunuma estraro, kiu post simpatiaj vortoj al la Esperanto-movado kaj ĝiaj adeptoj invitis la filinojn Walder malkovri la nomtabulojn. Post tio diversaj parolantoj esprimis sian ĝojon pro la fakto ke fine ankaŭ Svislando troviĝas en la granda vico de landoj, kiuj per nomigo de strato aŭ placo honoras la memoron de la kreinto de la lingvo Esperanto.

Oni diris dankon al la komunuma estraro de Romanshorn kiu per sia favora sinteno instigis la esperantistojn, ke ili persistu en siaj klopodoj.

En la nomo de IFEF s-ino Walder ricevis florojn pro sia oferema sinteno al la movado esperantista.

Multaj loĝantoj de la kvartalo montris interesiĝon. Envenis 26 telegramoj kaj gratulleteroj. Dimanĉe vespere la televido dufoje elsendis la ceremonion.

En la vespera bankedo kiun partoprenis 95 malsataj samideanoj, la komunuma estro, s-ro A. Schatz en simpatia parolado direktis laŭdajn vortojn al kolego Walder kaj lia familio. La kasisto de SES sprite respondis en regiona dialekto. La sekretario de KELI oferis florojn al la inicianto de „Esperantoweg". Post la bankedo la partoprenantoj multe ĝuis la distran vesperon kun popoldancoj, skeĉoj, muziko kaj surprizoj. La gvidado estis en la manoj de la sorĉisto H. H. kies spritaj prezentadoj havis apartan sukceson.

Varman aplaŭdon rikoltis la muziko de tri junaj knabinoj. Ankaŭ la aliaj programeroj bonege sukcesis.

Dimanĉon la tago komenciĝis per promenado laŭ la lagobordo al la malnova preĝejo kun freskoj kaj elfosaĵoj el antikva periodo.

Poste interesplena ŝipekskurso sur la pitoreska „Bodensee" ĉarmis nin. Je la 12-a horo ni denove ĝuis komunan manĝon en la restoracio Bodon en tre amika sfero kaj poste varian posttagmezon, kies elstara punkto estis la prezento de s-ro Sassi el Zürich sub la titolo: „Ni estis en Tokio". Krom liaj belegaj bildoj prezentiĝis ankaŭ la tre vidinda Fiat-filmo en Esperanto kaj vere interesa prelego.

Kaj per tio finiĝis tre agrablaj tagoj en sincere amika sfero.

Decas vorto de sincera danko al la familio Walder, kiu kun granda sindediĉo tiom perfekte aranĝis la renkontiĝon kaj ne timis la grandan riskon, kiu embuskis ĉar la respondeculoj postulis nenian kotizon de la partprenantoj. Ili tute fidis al la sukceso de la libervolaj kontribuoj.

Dank' al la afabla invito mi denove pasigis agrablajn horojn inter la svisaj samideanoj, kies amika sinteno ankaŭ nun vekis la deziron al revido. De Jong

---

(daŭrigo de p. 3)

delonge konas. En la programo mi vidis pere de diapozitivoj la historion de la antaŭ nelonge inaŭgurita Esperantomonumento de Linz. Agrable surprizis min la gastamo de la linzanoj, kiam ili komence de la programo projekciis kelkajn bildojn pri Budapeŝto. Ĝi estas la honoro al la eksterlanda gasto.

Parizo — Rouen — Stuttgarto kaj Linz, kie mi renkontis bonajn geamikojn. Ili ebligis al mi la agrablan restadon, la riĉan programon. Ĉie mi konstatis la bonan kaj idealan laboron de nia fervojista junularo. Mi dankas la helpon de la francaj gekolegoj, precipan dankon al gesinjoroj Bernier, al f-ino J. Vonay kaj al s-ro H. Roussier. Dankeme mi rememoras kaj dankesprimas al s-ro Egon Kiefer kaj al la linzaj gekolegoj. Mi adiaŭis ilin jene: Ĝis revido en Utrecht, venontjare dum la IFEF-Kongreso.

D-ro Imre Ferenczy
junulara gvidanto de IFEF

Eŭropo de la Fervojoj

La 29-an de majo pasintjare inaŭguriĝis en Parizo la nova domo de la Unio Internacia de la Fervojoj (UIC). Ĝi estas impona dekunuetaĝa konstruaĵo de plej moderna konstrukcio, kiu entenas ĉiujn por la internacia Administro- kaj Konferenco-laboroj necesajn instalaĵojn kaj kiu estas komuna propraĵo de la UIC-membroj.
Svislando ludas gravan rolon en la UIC; en la persono de la prezidanto de la ĝenerala direkcio SBB, d-ro Hugo Gschwind, ĝi disponigas la nunan prezidanton de UIC. Plie la SBB estas afergvidanta administracio de la sekcio „rilatoj al la publiko" de la inform- kaj publicig-centralo de UIC.
Okaze de la inaŭguro de tiu nova konstruaĵo en Parizo eldoniĝis solida broŝuro, el kiu ni prenas la sekvantan, de d-ro H. Gschwind, prezidanto UIC, verkitan antaŭparolon.



La „Eŭropo de la Fervojoj", kiu trovas en la „Unio Internacia de la Fervojoj" (UIC) sian organizan formon kaj kiu havas en la nova UIC-konstruaĵo en Parizo sian sidejon, longe antaŭkuris la politikan evoluon. La teknikaj kaj servaj necesaĵoj unuflanke kaj la komunaj taskoj kaj interesoj aliflanke kreis la eŭropan fervojan korpspiriton, kiu formas la bazon de la „Eŭropo de l'Fervojoj".

La venkserio de la fervojoj

en Eŭropo ne ebliĝus sen frutempa integracia proceso. Ne sufiĉis, ke la samaj relparoj transiris la landlimojn kaj formiĝis al eŭropa reto. En la internacia trafiko necesas ekzemple reciproka interŝanĝo de rulmaterialo, ke estu efektivigata rapida kaj malmultekosta transporto. Pliaj impulsoj al kunlaboro de la fervojaj administracioj eliris de la kontraktoj kaj konvencioj inter la ŝtatoj, kio kondukis al la starigo de internaciaj oficejoj kaj diversaj fervojaj unuiĝoj. La prezenta broŝuro peras al la leganto mallongan, sed kompletan superrigardon al la historio, la signifo kaj la konstruo de la internacia fervoj-unio. Kiel tegmenta organizaĵo de la internacia, ekster la registaro staranta Unuiĝo, tiu organizaĵo sekvas la celon, unuecigi kaj plibonigi la konstruon kaj servon de la fervojoj en konsidero al la internacia trafiko.
En al UIC hodiaŭ estas kunigitaj kvindek, ĉefe eŭropaj, fervojadministracioj kun stoko de preskaŭ tri milionoj da deĵorantoj kaj kun reto de proksimume 300.000 km longeco.
La internacia kunlaboro de la fervojoj estas ne nur al Eŭropo limigata. La fervojlinioj trovas kredeble ĉe la maroj siajn naturajn limojn. La taskoj kaj demandoj antaŭ kiuj staras la fervojoj, tamen ĉie estas samaj. En Usono solvas la „Asocio de Amerikaj Fervojoj" (AAR), kiu havas sian sidejon en Vaŝingtono, preskaŭ la samajn taskojn kiel UIC en Eŭropo. En la Oriento fondiĝis post la dua mondmilito la organizaĵo por kunlaboro de la fervojoj (OSShD) kun sidejo en Varsovio. Pollando, Bulgario, Hungario, Rumanio, Ĉeĥoslovakio kaj Orienta Germanio apartenas al la UIC kaj OSShD.
Ĉar ekzistas fervojaj rilatoj inter la okcidenta kaj orienta Eŭropo, tial estas solvendaj en ambaŭ partoj de la malnova mondo ankaŭ komunaj demandoj, kvankam la ŝpurlarĝeco ne ĉiam estas la sama. Nur du komunaj problemoj estu menciataj, t.e. la aŭtomata kuplilo kaj la nomigo de la vagonoj por plifaciligi la uzon de elektronikaj kalkulinstalaĵoj ĉe la vagondisponigo kiel ĉe la formigo kaj serva aranĝo de la trajnoj. Sur tiu tereno servas la UIC al la diversaj fervojaj asocioj de aliaj kontinentoj kiel ligilo. Apud la tasko koordigi la fervojojn de Eŭropo kaj peri la rilatojn kun similaj unuiĝoj en aliaj kontinentoj, la UIC plenumas per siaj disvastigataj publikaĵoj ankaŭ informan celon, kiu atingas ĉiujn fervojojn de la mondo. Post la kreiĝo de la „Forumo" UIC transprenas en la estonteco la disvastigadon de amplekse tre modesta, sed bone informata informilo; ĝi estas destinata atentigi la gvidajn instancojn al tiu de la UIC entreprenitaj esploroj kaj tiuj de ĝi aŭ de administracioj atingitaj rezultoj por veki ilian intereson al la okazintaĵoj, kiuj povus sin efikigi en la fervoja sfero.
Sinjoro Marc Jaquet, la franca ministro por publikaj laboroj kaj trafiko, esprimis sin pri la UIC okaze de la malfermo de ĝia nova sidejo, la 29-an de majo 1963 jene: „UIC estas materie kaj spirite

ekipita, ke efike povas esti antaŭpelata la internacia kunlaboro. Krome ĝi povas pluen sekvi ĝiajn ambaŭ sukcesajn metodojn, dume ĝi

— suprenlevas la fervojojn sur la plej alta ekspluatadebeno, kiu estas en Eŭropo ne plu nacie, sed pli ĝuste kontinente limigata kaj
— serĉas rimedojn kaj vojojn por apliki tiujn teknikajn sistemojn, kiuj promesas la plej grandan produktivecon. Al tiu tasko povas sin dediĉi ĉiuj administracioj sen ia ajn reteno, ĉar la fervojoj ĝuas tiun en la ekonomio preskaŭ unikan avantaĝon, ne konkuri inter si mem."

Pri la evoluo de UIC

informis tiam la ĝenerala sekretario de UIC, Louis Armand, kiel sekvas: Ekzistas hodiaŭ ne plu ekonomia aktiveco, kiu limigas sin en ĝia evoluigo sur la spaco de unusola nacio. En unuopaj kampoj povas esti la internacia disvastiĝo de l' komerco ankoraŭ pli freŝdata.

Ne tiel ĉe la fervojoj, tiuj ricevis la internacian karakteron en la lulilo. Jam en la unua mezo de la 19-a jarcento la eŭropaj fervojoj vidis sin konfrontata kun la problemoj de la limtransiranta pasaĝer- kaj vartrafiko.

La teknika standardigo plifaciligis la solvon de tiuj taskoj konsiderinde. Ĉiuj eŭropaj fervojoj — krom tiuj de la iberia duoninsulo kaj Rusio — elektis la saman ŝpuron. Estis uzataj lokomotivoj, kiuj venis de tre malmultaj konstruistoj aŭ sin tenis al similaj modeloj. Elito de inĝenieroj, kiu evoluigis sian aktivecon sinsekve en pluraj landoj, praktikis sian influon. Ĉiuj tiuj faktoj formis efikplene la unuajn kontaktojn.

La kontaktoj estis unue nur duflankaj kaj pli hazardaj. La reprezentantoj de du administracioj kuniĝis nur tiam, kiam estis kune komuna tasko solvenda. Kiam estiĝis kun la tempo ĉiam pli novaj fervojlinioj kaj la nombro de la limpunktoj plialtiĝis, montriĝis neceseco de unueca reguligo por fiksitaj fakaj terenoj.

Ek de la jaro 1872

la reprezentantoj de la fervojoj kunvenis jare por horarkonferenco. Ili fiksis la trajnrilatojn ĉe la landlimoj kaj tiamaniere kreis rapidajn ligojn inter la plej gravaj eŭropaj urboj.

Dek jarojn pli malfrue stariĝis en Berno la „priskriboj por la teknika unueco" kun la teknikaj kondiĉoj por la relvojoj kaj fervojveturiloj en la internacia traveturtrafiko.

La praktikeco de kunfrunto kun la metodoj kaj solvoj, kiuj uziĝis ĉe la unuopaj fervojoj kaŭzis jam en la jaro 1885 la fondiĝon de Internacia Fervoja Kongres-Unuiĝo (AICCF). Tio estiĝis dum scienca kongreso aranĝita okaze de la kvindeka datreveno de la Belgaj Fervojoj. La AICCF en kiu kuniĝas momente 103 fervojaj administracioj el la tuta mondo, okazigas regule kongresojn kaj publikigas gazeton. En la jaro 1890 efektiviĝis sur la tereno de la rajto-rilatoj la unua internacie konsiderinda verko. Kun la internacia konvencio pri la fervoja frajttrafiko (CIM) stariĝis tiam la fundamento por unu transportrajto sendependa de la rajtordo en la diversaj landoj. Tiu portis kiel revolucian novaĵon, ke por la ekspedo de frajtaĵo trans tuta Eŭropo nur necesiĝas ankoraŭ unu akompandokumento, nome la internacia frajtletero. Kiam ekstaras konflikto, la juĝejoj de ĉiuj landoj devas bazigi sin sur komuna, laŭ la leĝoj de la unuopaj ŝtatoj, malsimila rajto.

En la jaro 1923 ekvalidiĝis la post longaj antaŭlaboroj fiksita Internacia Konvencio pri la trafiko de la personoj kaj pakaĵoj (CIV).

Menciinda estas ankoraŭ la fondiĝo de la Internacia Pasaĝer- kaj Pakaĵ-vagonasocio en la jaro 1921 kaj de la Internacia Varvagonasocio en la jaro 1922, kiuj havis kiel taskon la efektivigon de la plurflankaj akordoj por la interŝanĝo de rulanta materialo (tielnomataj RIC- kaj RIV-asocioj).

Estis do al komuna laboro kutimataj entreprenoj, kiuj en la jaro 1922 decidis la fondiĝon de la „Unio Internacia de la Fervojoj" (UIC). La celo de tiu Unio estis la unuecigo kaj plibonigo de la kondiĉoj por la konstruo kaj servo de la fervojoj konsidere al la internacia trafiko.

Tiutempe apartenis al UIC diversaj retoj, kiuj estis funkciigitaj de privataj societoj. Unuopaj landoj, kiel ekz. Francio, posedis samtempe plurajn privatajn retojn. La nova organizaĵo devis nun antaŭ ĉio solvi la taskon plilongigi kvazaŭ la fervojojn en la najbarajn landojn. La strukturo de UIC estis adaptebla kaj sin konformigis al kontinua plievoluigo. La fervojoj ne kontentigis sin per la konservigo de malnovaj formoj kaj spirito, kiujn ili transprenis de la pioniroj por la interŝtataj rilatoj. Ili deziris pravigi, ke ili kapablis doni al sia kunlaboro en ĉiu momento la adekvatan formon por la atingo de la plej granda efiko.

De tiu tempopunkto posedis UIC krom

sia administrejo apartajn laborgremiojn. Tiuj specialigitaj komisionoj eldonis por la unua fojo instrukciajn foliojn kun gvidlinioj por la plifaciligo kaj pliprosperigo de la transiranta fervojtrafiko. Unuopaj instrukciaj folioj entenis simple rekomendojn, aliaj kontraŭe reprezentis devigajn ligojn. El tio estas videbla, kia adaptigkapableco alproprigis sin al tiu internacia fervojorganizaĵo.

Post la dua mondmilito

rimarkiĝis nova evoluŝtupo en la historio de UIC. Daŭriĝis la aliĝo de fervojaj asocioj, kiu estis komencita inter la du mondmilitoj. La internaciaj rilatoj disvastiĝis. Per la progresoj en la trajntrakcio ekspansiis sin denove la agosfero de la fervojoj. Finfine aldoniĝis ankoraŭ la ekonomikontraktoj inter la ŝtatoj. Tial UIC staris antaŭ la neceseco adaptigi siajn aktivecon kaj la organizan strukturon al la novaj bezonoj. Kreskis la amplekso de novaj esploroj. El kvin komisionoj fariĝis ok. Oni faris decidojn, kiuj antaŭ la publiko ricevis tute apartajn signifojn. Tiel reduktiĝis en la pasaĝertrajnoj ĉe la plej multaj eŭropaj fervojoj kaj je la sama tago, la nombro de vagonklasoj al du. Al la jam ekzistantaj organizaĵoj aldoniĝis novspecaj, kiuj superis la kadron de bona najbareco kaj malfermis epokon de komuna laboro. En Utrecht kreiĝis la Esplor- kaj Pruv-oficejo (ORE) kaj en Bazelo la Societo por la Financigo de Fervojmaterialo (Eurofima). La Eŭrop-vagonparko portis plifaciligon en la interŝanĝo de varvagonoj. Por la pasaĝertrafiko fondiĝis la organizaĵo de la Trans-Eŭrop-Eksprestrajnoj (TEE). Ek de tiu momento apartenis la fervojadministracioj al la pioniroj de la eŭropa integracio .En la UIC kuniĝas fervojoj de ŝtatoj, kiu nek apartenas al la samaj landaj grupiĝoj nek al la samaj politikaj aliancîgoj kaj ekonomisistemoj. Kiamaniere oni povis daŭrigi, en tiu situacio, serĉi komune la plej grandan efikecon de la organizaĵo, sen ekpuŝiĝo al la ĝeneralaj interŝtataj konvencioj?

Tiu malfacileco estas forigita per la decido adapti la principon de la „limigata apliko". Laŭ tiu principo certaj administracioj havas la eblecon formi inter si mem gremiojn aŭ laborgrupojn kiuj respondas al iliaj apartaj bezonoj.

Nun komenciĝis vigla organiza disvolvigo sub la kontrolo de la oficejo por „komunaj aferoj". Post kelkaj jaroj transprenis la Afergvidanta Komisiono la koordonigon, kio kondukis al plimultigita kunvenaktiveco.

En la jaro 1951 subskribiĝis kontrakto en la sama senco kaj kun la klopodoj por delogi la fervojojn, en la internacia aktiveco, al pli granda interligiteco inter la UIC kaj diversaj specialaj organizaĵoj — Internacia Varvagon-Asocio, Internacia Pasaĝer- kaj Pakaĵvagon-Asocio, Internacia Fervoj-Transport-Komitato, Eŭropa Vartrajnhorar-Konferenco. Tiu kontrakto, al kiu aliĝis de post ĝia ekesto ankaŭ la Asocio de la fervojaj strattrafikservoj (UeRF), faris por UIC taskon rektigi la vicojn de la fervojoj al ilia komuna celo, pliviglígi ilian kunlaboron kaj samtempe reprezenti iliajn eksterajn interesojn.

En la jaro 1959 akceptiĝis decido, kiu iniciatis la trian fazon en la historio de UIC. Ĝis tiam estis la prezido al Francio rezervita, decidiĝis nun, ke la prezido — same kiel en grandaj internaciaj komisionoj — ŝanĝe estu konfidata al la diversaj administracioj. Germanio (DB), Anglio (BR) kaj Svislando (SBB) havis de tiam, unu post la alia, la prezidon. En tiu tempo enkondukiĝis ĝenerale la simultantraduko por krei kiel eble fruktodona la kunlaboron.

La taskaro de UIC fariĝis samtempe ĉiam pli vasta kaj multflanka. Tiel estis antaŭpelita la disvolvigo de la aŭtomata kuplilo sur tuteŭropa ebeno. Pliaj esploroj alcelas enkonduki unuecan nomigon de la vagonoj konsidere al la antaŭvidata apliko de elektronikaj instalaĵoj. Kelkaj el tiuj teknikaj esploroj superas la eŭropan kadron, ĉar similaj problemoj stariĝis sur mondvasta tereno. Konsiderante la eksterordinarajn malfacilaĵojn kiujn kaŭzas la enkonduko de la nova tekniko ĉe malplinovaj instalaĵoj, superfluigas la interŝanĝo de spertoj palpantajn pruvojn kaj akcelas la atingon de multaj antaŭvidataj celoj.

Por certigi la reciprokan kaj daŭran informitecon estas fondita la „Forumo" de UIC. Tiu turnas sin tiel al fervojaj administracioj en evolu-landoj kiel ankaŭ al la teknike jam forte progresitaj fervojoj. Per la efiko de la forumo estas plifaciligata la interŝanĝo de atingitaj ekonomiaj kaj teknikaj rezultoj.

En tiu tria parto de ĝia historio UIC transloĝiĝis en ĝia nova konstruaĵo. La novkonstruo ebligas al la multnombraj gremioj, kiujn la Unio hodiaŭ kaj estonte entenas, pli efikan laboron, ĉar ĝi disponigas al ili ne nur la necesan ejon, sed oferas ankaŭ la ekipaĵon por la simultantradukado, kiu el la hodiaŭ internacia laboro ne plu estas forpensebla.

„Der Eisenbahner" trad. kg.

Duobla jubileo de jugoslaviaj fervojistoj esperantistoj

40 jaroj de organizita Esperanto-movado

Fervojistoj esperantistoj festas ĉijare gravan duoblan jubileon. En aprilo pleniĝis 40 jaroj de fondiĝo de la unua fervojista Esperanto-societo sur la reto de Jugoslaviaj Fervojoj kaj samtempe ankaŭ 10 jaroj de la ekzistado de Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (AJFE).

La unua ekĝermo de organizita Esperanto-movado inter fervojistoj datiĝas el la jaro 1910. Fervojistoj esperantistoj — reprezentantoj de ses eŭropaj nacioj renkontiĝis dum la Universala Esperanto-kongreso en Barcelona kaj interkonsentis pri sia plua aktiveco. Bedaŭrinde, ekflamis la Una mondmilito kaj serioze oni apenaŭ povis labori ĝis ĝia fino. Tiam, en la jaro 1921 estis refondita Internacia Asocio de Esperantistoj Fervojistoj (IAEF) kiu tre aktive laboris je disvastiĝo de Esperanto inter la fervojistaro de Eŭropo.

Sian obolon al internacia Esperanto-movado donis ankaŭ jugoslaviaj fervojistoj esperantistoj, precipe antaŭ nelonge mortinta Stevan Stojnić kaj Ilija Puhalo. Kune kun aliaj siaj kolegoj ili en la jaro 1925 transprenis la estraron de IAEF kaj tre aktive laboris en la lando kaj eksterlande. Ili tre lerte kaj regule redaktis kaj eldonadis ankaŭ organon de IAEF — LA FERVOJISTO kiu ankaŭ hodiaŭ admirigas per sia enhavo kaj aspekto.

Post la dua mondmilito, jugoslaviaj fervojistoj esperantistoj renkontiĝis la unuan fojon dum la Universala Kongresa en 1953 en Zagreb. Poste ili aktive partoprenis ankaŭ en fervojistaj internaciaj Esperanto-kongresoj en Verona, Zürich, Stokholmo kaj aliaj urboj. Unu tian kongreson ili organizis ankaŭ en Jugoslavio (en la jaro 1957 en Rijeka).

Meze de la jaro 1954 komenciĝis en „Transport" — organo de fervojista sindikato — aperi Esperanto-kurso por fervojistoj verkita de inĝ. Ljudevit Sekereš. Baldaŭ fondiĝis la unuaj Esperanto-societoj de fervojistoj, la malnovaj kaj novaj fervoruloj aktiviĝis kaj la aktiveco kulminis en printempo de la jaro 1955. La 3-an de aprilo 1955 en Beograd fondiĝis Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj — JAFE, kiu baldaŭ fondis ankaŭ novajn societojn. Verdaj flagoj flirtas jam en pluraj fervojaj nodoj tra Jugoslavio: Beograd, Zagreb, Ljubljana, Skopje, Novi Sad, Niš, Rijeka kaj alia, entute preskaŭ 20 societoj.

Gravan fonton de novaj prezentas la lernantoj de fervojaj lernejoj kiuj multnombre lernas Esperanton kaj ĉiujare disiras tra la tuta reto de Jugoslaviaj Fervojoj.

En monato aprilo de la jaro 1956 komencis aperadi en Zagreb la gazeto „Jugoslavia Fervojisto" kiu de la kvara numero fariĝis oficiala organo de JAFE. Tamen, ĉefan laboron faras membroj de la fervojista Esperanto-societo en Zagreb kiuj pro sia granda laboro estis ankaŭ distingitaj. Dum sia preskaŭ dekjara aperado la gazeto afirmiĝis ne nur en Jugoslavio sed ankaŭ en eksterlando kiel la plej kvalita fervojista Esperanto-gazeto teknike kaj enhave.

Por festi la duoblan jubileon oni formis specialan komitaton kiun eniris la plej elstaraj aktivuloj de fervojista Esperanto-movado en Jugoslavio: Franjo Culjak, Jager Jože, Stamatović Miloš, Predrag Gatalica (vicprezidanto de FISAIC), d-ro Lavoslav Kraus (prezidanto de Jugoslavia Esperanto Ligo), Dragutin Buha (prezidanto de JAFE) kaj aliaj.

La jubilea komitato jam akceptis tre ampleksan jubilean programon kiu interalie antaŭvidas:

- aperigon de speciala varbafiŝo kun fervojista motivo,
- aperigon de speciala lernolibro por fervojistoj,
- aperigon de jubilea historia skizo „Esperanto inter la jugoslavia fervojistaro",
- organizon de ekspozicio „40 jaroj de Esperanto-movado inter la fervojistoj de Jugoslavio",
- aperigon de speciala numero de „Jugoslavia Fervojisto",
- organizadon de altnivela kultur-arta programo dum la jubilea Jarkunveno kiu okazis la 8-an kaj la 9-an de majo en Vrnjačka Banja (kuracloko sude de Beograd).

Krome, oni entreprenos paŝojn por plilongigi Esperanto-tekston en la oficiala Horarlibro de Jugoslaviaj Fervojoj kaj en la oficiala Konversacia Gvidlibro aperos ankaŭ teksto en Esperanto.

Pri la duobla jubileo de niaj jugoslavaj gekolegoj parolis en la Esperanto-elsendo de Radio-Vieno la ĝenerala sekretario de

JAFE, Gvozden Sredić, en la elsendo kiu okazis la 16-an de marto.
Pro sia granda socia aktiveco multnombraj fervojistoj esperantistoj estis distingitaj per la Esperanto-ordeno „Por Meritoj" kaj kelkaj estas ankaŭ proponitaj por la altaj ŝtataj ordenoj. Dank' al la vasta komprenemo de ĉiunivelaj fervojaj kaj aliaj aŭtoritatoj, jugoslaviaj fervojistoj esperantistoj ankŭa estonte rikoltos konsiderindajn sukcesojn.

Recenzoj

Gvozden Sredič: Esperanto za železničare; eldonis Saveza železničara esperantista Jugoslavije, Beograd 1965, la libreton per tre spritaj desegnaĵoj ilustris Lazar Sredanovič.

Kvankam estas malfacile prijuĝi libreton, kiun oni ne centprocente komprenas, ni kun ĝojo trastudis ĝin. La divido de la lecionoj estas facile superrigardeblaj kaj ili entenas sufiĉe grandan kvanton da vortoj, ke la lernanto, trastudinte la lernolibreton, faru simplan konversacion. Malgranda vortareto en la fino kompletigas la studlibron.
Ĉar pri la fakesprimoj kol. Ritterspach donas ĉisube sian opinion, ni pritraktos ĉi tie nur la ceterajn aferojn: La vorteto „ankaŭ" estas kelkfoje sur malĝusta loko en la frazo, ekz. La muro estas ankaŭ blanka (sed 3 liniojn poste ni legas: Ankaŭ la teo estas varma). Sur p. 19 ni vidas: dekunu apud dudek unu k.t.p. Estas ankaŭ iom stranga formo por neslavoj: La ĉambro estas alta tri metrojn. Por ni estas pli kutima la formo: La ĉambro estas tri metrojn alta. Ni ne tute komprenas: La floroj disfloras; (p. 31) ĉu ili velkas? Sur p. 61 staras, ke d-ro Zamenhof naskiĝis el (mi preferas: en) malgranda ukraina urbo Byalistok. Sed B. ja ne troviĝas en Ukraino!
Ni esperas, ke la malmultaj kompostaj eraroj estos korektitaj en la dua eldono (la vorton antaŭen (sur p. 100) prefere dividi antaŭ-en!) kaj ni deziras al la libreto longan vivon kaj multajn eldonojn.

★

Aldono al recenzo pri la Esperanto-lernolibro por fervojistoj (Sredić)

Laŭ faktermina vidpunkto bedaŭrinde necesas iom da kritiko pri la ĝenerale laŭdinda libreto: IFEF havas Terminaran Komisionon kun aktiva kunlaboranto en Jugoslavio, estas do nekomprenehle, ke okazis nenia interkonsiliĝo flanke de la eldoninto pri la fervojfakaj terminoj por eviti mistradukojn kaj nenecesajn neologismojn. Jen kelkaj detaloj:

arangŝtacio (p. 113, 119, 164 k.a.) misformo por rangŝtacio (ĉe Verax kaj STT) aŭ manovra stacio. La samloke trovebla termino arangr*eono* estas tute ne komprenebla por nejugoslavoj.

bagaĵo (p. 107, 165 k.a.) estas superflua neologismo. PV difinas ĉe pakaĵo: „tuto de la pakoj, kiujn oni portas kun si ĉe vojaĝo aŭ kiujn oni ekspedas per publika transportilo."

ĉapo ruĝa (p. 8) prefere nomiĝu kaskedo ruĝa (PV: ĉapo kun viziero).

dratfervojo (p. 137, 168) estas misformo por kablofervojo (aŭ funikularo).

ekspresvaro (p. 135) prefere nomiĝu ekspresaĵo.

esploristo (p. 106) estas tro scienca esprimo, pli trafa estas: vagoninspektisto (PV inspekti: kontroli laŭ ricevita komisio la funkciadon de io).

formulario (p. 109) ne estas trovebla en alia vortaro. Ĉu intenca neologismo aŭ eraro anstataŭ formularo?

komutilo (p. 64,176) laŭ PV ĉefe estas elektroteknika termino, ĉe fervojo ni prefere uzu „trakkomutilo" aŭ trakforko. Sekve: trakkomutisto aŭ trakforkisto (anstataŭ komutilisto) kaj ĉeftrakkomutisto aŭ ĉeftrakforkisto (anstataŭ komutilestro).

magistralo (p. 50, 103, 119) estas naciismo nekomprenebla por nejugoslavo. Se oni konsideras ĝin propra nomo, necesas majusklo.

oficvagono (p. 182) ne esprimas, ĉu temas pri fervojserva vagono (por varoj, deĵorantoj, laboristoj), ĉu pri provizora oficejo en vagono.

terĝibo (p. 114) troviĝas en la teksto, sed la vortolisto (p. 172) nur registras la pli trafan terminon „trakĝibo".

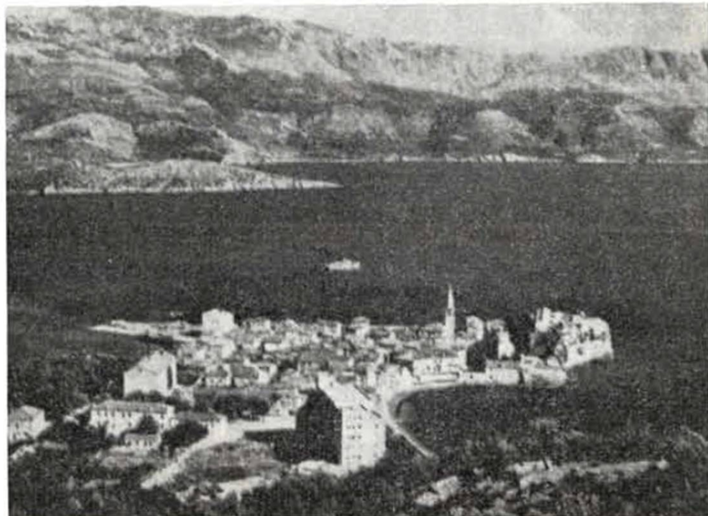
vojaĝbileto (p. 84, 193 k.a.) estas nenesa precizigo por bileto, kiu supozeble enŝteliĝis pro la nacilingva formo „vozna karta".

Nepre laŭdinda estas la bonega desegnaĵo paĝo 67 pri la prepozicioj. Eventuala dua eldono de la libreto certe evitos tiajn mankojn kaj negravajn malbelaĵojn kiel: .... ni *disiris kun* ili ... (p. 111), ... ĝis la trajno *ne* enveturis la stacion .... (p. 125), ... ĝi estas tre kvalita (p. 129) anegdoto (p. 51), velosipedo (p. 137) kaj similaj.

En Jugoslavio

Laŭ afabla instigo de niaj kolegoj el Jugoslavio mi decidis kun mia edzino pasigi postsomeran libertempon en ilia gastama lando.
Allogan programon kun tutsemajna ripozado en ĉemara vilaĝeto Sulomore en Montenegro kaj kun vizitoj al Ljubljana, Zagreb, Sarajevo, Mostar, Dubrovnik, Titograd, Kraljevo, Vrnjačka Banja, Skopje kaj Beograd aranĝis por ni la kamaradoj Buha kaj Sredić.
Krom tio ni multe ĝuis aŭtomobilajn ekskursojn en la ĉirkaŭaĵo de Titograd, Vrnjačka Banja kaj Skopje laŭ iniciato de lokaj samideanoj kaj kolegoj.
En diversaj lokoj la kamaradoj aranĝis vizitojn al regionaj fervojaj direktoraj kaj aliaj eminentuloj kun la celo veki interesiĝon per nia movado aŭ por konfirmi jam ekzistantan subtenon al la esperantista kolegaro.
Dum tiuj vizitoj ni kun ĝojo povis konstati, ke la sinteno de pli altaj fervojaj instancoj kaj sindikato estas tre favora al Esperanto ĝenerale kaj al nia fervojista movado speciale.
Sendube tiu persona kontakto estis utila kontribuo al reciproka estimo kaj bonvolo.
Pri la libertempaj travivaĵoj konservas mi kaj ankaŭ mia edzino plej karajn rememorojn. Tutkoraj akceptoj ofte embarasis nin.

Jam en Ljubljana ni estis multe dorlotataj de la amikinoj kun kiuj ni jam dum kelkaj jaroj rilatas.
Post dutaga restado tie, niaj koleginoj Mira Lipičar kaj Ines Terment akompanis nin al Zagreb, Sarajevo, Mostar kaj Dubrovnik.
Pleninteresa estis la mallonga restado en la orientaspekta Sarajevo, kie f-ino Čevalla kun membroj de la loka grupo nin akceptis kaj gvidis tra la mallarĝaj stratetoj kun la belaspektaj, sed sendube malkomfortaj antikvaj domoj. Ili forte kontrastas kun la nubskrapuloj en la periferio de la urbo. Granda nombro da moskeoj kun siaj gracilaj minaretoj multe kontribuas al la orienta sfero, kiu iom mistere efikas al la okcidentano. Pulsas la vivo en la malvastaj stratoj kaj sur la vendoplaco. Malgrandaj ĉevaloj kaj azenoj faras utilajn servojn al tiuj, kiuj de malproksime venis al la urbo kun siaj varoj. Neriĉaj, sed afablaj estas la urbanoj.
Per la mallarĝŝpura vagonaro ni vojaĝis tra belega regiono al Mostar, kiu havis aspekton iom pli prosperan. Moskeoj ankaŭ tie ne mankas. Kun granda digno vendas pastro enirbiletojn kaj donas parkere encerbigitajn klarigojn.
Multe pli luksa, ol la du antaŭaj lokoj montras sin Dubrovnik, urbo konata al multaj turistoj. Tute ĉirkaŭita de alta



Budva



inĝ Milojević kun gesinjoroj de Jong kaj ilia filo

muro el antikva periodo, ĝi bele situas tuj ĉe la Adriatiko. Bone konservitaj estas ankaŭ ĉi tie multaj monumentoj el antikva tempo.
Per ŝipo ni veturis al Bar, proksime al nia ripozejo Sulomore, kie ni pasigis plenan semajnon en la stacidoma hejmo de Rade Nikolić.
La bela strando kun siaj multkoloraj ŝtonoj invitis al naĝo kaj sunbano en la varma septembra suno.
La trankvilan restadon en la malgranda vilaĝo agrable interrompis fervoja inspektoro Burzan Novok el Titograd, kiu invitis nin al tuttaga ekskurso en la vasta regiono. Afabla ŝoforo kondukis nin al Petrovac na More, banloko kun bela strando kaj terasoj, pli luksa ol Sulomoro, kaj al Sv. Stefan kun siaj luksaj hoteloj, anstataŭantoj de la originaj fiŝistaj kabanoj de tiu ĉi bela insuleto.
Krom tio ni vizitis Budva kun ĝiaj antikvaj fortikaĵoj kaj la interesan urbon Kotor, kiu, enfermita de altaj montoj, kuŝas tute izolita ĉe bela markolo.
Malfacile atingebla ĝi estas laŭ multegaj serpentumantaj deklivoj, kiuj metis altajn postulojn al la kapablo de nia ŝoforo.
Titograd mem, ĉefubro de Montenegro kaj remparo de rezistado en la dua mondmilito, jam posedas multajn novkonstruitajn domegojn.
La nokta vojaĝo de tie al Sarajevo per la mallarĝŝpura vagonaro estis vera „preĝosen-fino" kaj sendube neniu bedaŭras, ke baldaŭ la novkonstruata larĝŝpura trako estos preta.
En Beograd ni vizitis la fervojan direktoron kiu kun granda interesiĝo informiĝis sin pri nia fervojista federacio kaj pri la rolo de la jugoslaviaj kolegoj. Ĉeestis la amikoj Buňa, Sredič, Dimitrije kaj ankaŭ Milica, la unua prezidantino de la Jugoslavia Fervojista Movado.
En la tagmezo la afabla s-ino Buňa regalis nin per pli ol abunda kaj bongusta manĝo; vespere ni ripetis la manĝadon kun vino kaj muziko en restoracio.
Komforta dormvagono kondukis nin al Skopje, kie atendis nin nia amiko Risto Polenak kaj la direktoro de la fervoja faklernejo kun kelkaj junaj esperantistoj, lernantoj de la faklerneja Esperantokurso. La knaboj afable oferis florojn al mia edzino.
Ankaŭ en Skopje ni havis pozitivan rilaton kun la regiona fervoja direktoro. Cetere Risto aranĝis diversajn ekskursojn kun anoj de la loka Esperanto-grupo al vizitindaj lokoj. Profunde impresis al ni dimanĉa vizito al la tombejo kun la multaj viktimoj de la tertrema katastrofo, kies multaj vundoj estas ankoraŭ troveblaj en la urbo. Jam oni konstruis grandan aron da belaspektaj unufamiliaj domoj por tiuj, kiuj perdis sian loĝejon.
De Skopje al Kraljevo kaj de tie sub la bona gvido de inĝeniero Milojević Radoslav al Vrnjaćka Banja kun la sanigaj fontoj, kiun vizitas multaj malsanuloj. Ankaŭ tie ni havis prosperan rendevuon kun fervojaj eminentuloj kaj agrablajn aŭtomobilajn ekskursojn kun la afabla ŝoforo Srećkovć Drago. Bonega hotelo estis je nia dispono kaj la simpatia direktoro de la fervojista ripozejo Durašović Vlada kun sincera amikeco faris sian eblon por aldoni kelkajn kilogramojn al nia pezo. Vere malfacile estis rezisti al la bongustaĵoj, kiujn li mendis por ni.
Gaja sfero regis en la direktora ĉambro, kiam kunvenis kun ni la estraro de la nove starigita Esperanto-klubo fervojista, kies prezidanto estas staciestro Stomatovic Sekmir kaj dua prezidanto Durašović Vlada, kursgvidanto kaj konsilanto estas inĝeniero Milojević, kiu kun plena entuziasmo havas firman konvinkon, ke baldaŭ ankaŭ el Vrnjaćka Banja venos partoprenantoj al niaj IFEF-kongresoj.

KONKLUDE: Esperanto kaj IFEF ankoraŭ plene vivas en Jugoslavio kaj mi ĝojas, ke per nia vizito ni havis novan eblecon entuziasmigi ankaŭ la gvidantojn en pli altaj regionoj de la fervojo.
Al ĉiuj amikoj, kiuj donis al mi tiun eblecon, mi esprimas tutkoran dankon.

de Jong